

Анотація

Сирко Р. Б. Договір перевезення пасажирів залізничним транспортом: загальні положення. — Стаття.

У статті надається загальна характеристика договору перевезення пасажирів залізничним транспортом. При цьому наголошується, що перевізник як джерело підвищеної небезпеки відповідає за здоров'я та життя пасажирів, у зв'язку з чим його відповідальність настає незалежно від наявності вини.

Ключові слова: договір перевезення, залізничний транспорт, залізниця, пасажир.

Аннотация

Сирко Р. Б. Договор перевозки пассажира железнодорожным транспортом: общие положения. — Статья.

В предложенной статье дается общая характеристика договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом. При этом акцентируется внимание, что перевозчик как источник повышенной опасности отвечает за жизнь пассажира, в связи с чем его ответственность наступает независимо от наличия вины.

Ключевые слова: договор перевозки, железнодорожный транспорт, железная дорога, пассажир.

Summary

Sirko R. Agreement of transportation of passenger by a railway transport: generals are the article. — Article.

In the proposed article a general description of passenger transportation contract by means of rail is given. A special attention is focused on the carrier as a source of increased danger which is responsible for a passenger's life and in this connection the carrier is liable irrespective of its fault.

Keywords: transportation contract, railway transport, railway (s), passenger.

УДК 347.754:656.7:351.746.1

Д. Г. Степанович

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ ОБСЛУГОВУВАННЯ
АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ В ДЕРЖАВНІЙ ПРИКОРДОННІЙ
СЛУЖБІ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. На початку розвитку авіації норми національного законодавства не були спроможні врегулювати польоти на повітряних суднах, особливо на великій відстані через кордони інших держав [1, с. 271]. Так, разом із появою повітряного транспорту виникла необхідність захисту повітряного простору від посягань — перетину державних кордонів країни, особливо у воєнний час. Теорія суверенітету повітряного простору була розроблена Р. Грюнвальдом, головним аргументом якої був принцип «*cuius est solum, ejus est summities usque ad coelum*» (кому належить земля, тому належить і стовп повітря до небес) [2, с. 380]. На цій основі французький вчений зробив висновок, що кожній державі належить суверенітет на повітряний простір над його сухопутною та водною територією.

Мета статті. Одним із пріоритетних завдань України є забезпечення державного суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності державних кордонів.

Важливою умовою належного виконання Держприкордонслужбою України цих надзвичайно важливих для суспільства та держави завдань є розвиток і вдосконалення тактики дій прикордонної авіації, яка у свою чергу належним чином зможе здійснювати захист суверенних прав України.

Однак сьогодні дедалі гострішими стають проблеми обслуговування та використання військових повітряних суден.

Існуюча система державного регулювання діяльності військової авіації не враховує особливостей їх обслуговування та використання, відсутність достатнього контролю призводить до їх обслуговування та використання без наявності офіційних дозволів, якими б встановлювалися вимоги до безпеки польотів цих повітряних суден, також значно розширилося коло юридичних і фізичних осіб, які беруть участь у їх обслуговуванні, розширилася сфера використання цих суден — як у військових цілях, так і для задоволення індивідуальних потреб населення.

Тим часом в Україні є організації і фахівці, які мають достатній досвід у створенні та використанні військових повітряних суден, у тому числі за межами України.

Міжнародний досвід свідчить, що в країнах, де використання військових повітряних суден набуло значного поширення, регулювання авіаційної діяльності здійснюється дещо відокремлено від державної системи.

Закондавець в галузі військової авіації здійснює контроль за функціонуванням системи регулювання у сфері некомерційного використання цих повітряних суден, який полягає у розробленні відповідних цивільно-правових актів, наданні певних повноважень державним організаціям та окремим особам щодо обслуговування та використання авіаційної техніки.

Усі польоти повітряних суден військової авіації, крім регулярних повітряних сполучень та нерегулярних авіатранспортних перевезень (у тому числі за наймом), що виконуються за плату, кваліфікуються як польоти повітряних суден військової авіації спеціального призначення.

Усе це зумовлює необхідність розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері обслуговування та використання військових повітряних суден в охороні державного кордону України.

Відомо, що зобов'язальні правовідносини, що виникають так чи інакше у зв'язку з таким об'єктом права, як авіаційна техніка, не дуже численні. У новому Цивільному кодексі України немає жодної статті, що регулює зобов'язальні відносини з приводу обслуговування авіаційної техніки, але тоді виникає питання щодо вірного застосування статей Цивільного кодексу України до відносин, пов'язаних, зокрема, з обслуговуванням користувачами авіаційної техніки і їхніх законних володарів (або, іншими словами, пов'язаних «з обслуговуванням авіаційної техніки»).

Таким чином, тлумачачи і застосовуючи відповідні статті Цивільного кодексу України до відносин, пов'язаних з обслуговуванням авіаційної техніки, автор ро-

бити одну загальну рекомендацію і цілий ряд часткових, що підлягають захисту, і, на його думку, виявляться корисними для правозастосувальних органів.

Насамперед, слід зазначити, що за сформованою традицією всі зобов'язання діляться на договірні і позадоговірні (деліктні). З авіаційною технікою пов'язані і ті, й інші. Останні у зв'язку з тим, що авіаційна техніка є джерелом підвищеної небезпеки. Цей розподіл створює дві основні групи зобов'язань. Обслуговування авіаційної техніки лежить у сфері групи договірних зобов'язань. Автор бачить своє завдання в тому, щоб знайти місце в цій групі зобов'язанням, що виникають у зв'язку з обслуговуванням авіаційної техніки.

А визначення поняття договору обслуговування авіаційної техніки має сприяти глибшому з'ясуванню його природи і змісту, виявленню властивих йому рис та особливостей.

При цьому слід зазначити, що поняття «послуга» та «обслуговування», які вживаються в юридичній літературі, мають різні співвідношення. Прийнято вважати, що поняття «послуги» як економічної категорії має більш загальний характер. Поняття «обслуговування» пов'язується з безпосереднім задоволенням індивідуальних потреб як людей, так і підприємств. В економічній літературі, виходячи з цього, поняття «послуги» трактується в широкому, а «обслуговування» вузькому змісті. Перше включає в себе послуги, що надаються всьому суспільству, а друге — послуги, що надаються безпосередньо специфічному суб'єкту права для задоволення його специфічних потреб [3, с. 24-25]. В такому випадку поняття послуги у вузькому розумінні цього слова можна прирівняти до поняття обслуговування.

Отже, обслуговування авіаційної техніки на підставі укладеного договору, доручення чи іншого правового інституту може здійснювати не тільки власник (володар) повітряного судна, але й інша особа (титульний володар). Як перший, так і другий при здійсненні володіння та особливо користування повинен підтримувати авіаційну техніку в належному стані, так як збереження життя та здоров'я людей, що у відповідності до ст. 3 Конституції України [4, с. 3], є найвищою соціальною цінністю.

В разі нездатності із суб'єктивних чи об'єктивних причин зробити це самостійно, він може звернутись щодо обслуговування і до інших осіб.

Здебільшого сервісне обслуговування авіаційної техніки на сьогодні є рідкістю, і тому обслуговування здійснюються володарем самостійно на свій страх і ризик. Володар вправі укласти договір на обслуговування його авіаційної техніки з підприємцем, що здійснює таку діяльність відповідно до його засновницьких та легалізаційних документів.

На жаль, в Україні такі угоди не знайшли широкого застосування, що пояснюється початковим періодом розвитку сервісної інфраструктури на авіаційному ринку та практичною відсутністю рекомендацій і нормативної бази.

Разом з тим вимоги до суб'єктів, що здійснюють обслуговування авіаційної техніки, визначені специфічними правилами. Однак ні природа, ні зміст таких відносин чинним законодавством не врегульовані, за винятком загальних положень зобов'язального та договірного права. Розділ 2 книги 5 Цивільного

кодексу України встановлює лише загальні положення про договір, які, на наш погляд, не є достатніми і в повній мірі не відображають реальної практики.

Виходячи з наведеного, доцільно доповнити загальні положення договірного права і конкретизувати його інститути. Наприклад, бажано розділ III книги 5 Цивільного кодексу України доповнити статтею «Договір обслуговування авіаційної техніки або комплексний договір». Такі угоди все частіше зустрічаються в договірній практиці, але чинним законодавством не передбачені.

Такий вид договору може характеризуватися тим, що:

- регулюється в межах одного правового інституту, але субсидіарно застосовуються норми іншого інституту договірного права;
- правове становище суб'єктів доповнюється більш широким колом суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, ніж ті, що передбачаються диспозитивною нормою права, яка відноситься до даного інституту чи субінституту;
- допускається суміщення чи одночасне існування подвійного, а іноді і потрійного об'єкта зобов'язань. Наприклад, договір розміщення повітряних суден на аеродромах може доповнюватись і виконанням робіт з експлуатації захисних укриттів, охороною літаків, страхування повітряних суден під час зберігання тощо.

В цивілістичній літературі довгий час було відсутнє закріплення обслуговування, як індивідуальних потреб громадян, так і державних установ на договірній основі [5, 283], у зв'язку з чим довгий час існувала стійка тенденція до диференціації та інтеграції законодавства [6, 64-69]. В радянський період законодавче регулювання договорів у сфері обслуговування формувалось переважно в результаті нормотворчої діяльності вищих виконавчих органів влади [7, 256]. При прийнятті таких відомчих актів, як правило, типових договорів, міністерства та держкомітети проводили свої відомчі інтереси. Тим самим порушувались паритетні засади правового становища споживача сфери послуг, що і не могло бути інакше за умови диктату виробника. Самі міністерства, відомства та комітети були зацікавлені у зміцненні адміністративних важелів і підтримували диктат виробника шляхом прийняття відомчих нормативних актів, що в умовах сучасної державності є неприпустимим.

Договір обслуговування авіаційної техніки визнається таким, який містить в собі умови, що є характерними для різних договірних інститутів. Якщо договір виник на підставі одного виду зобов'язання, але вимагає за своїм змістом застосування іншого виду зобов'язань, то вони застосовуються в незалежності від угоди сторін. Розділ III книги 5 Цивільного кодексу України не містять жодного натяку на обслуговування авіаційної техніки. Глава 63 (послуги, загальні положення) встановлює, що за договором надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням іншої сторони (замовник) надати послугу, яка споживається в процесі учинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити зазначену послугу, якщо інше не передбачено законом. Таким чином, йдеться про таку послугу, що є невідривною від діяльності сторони, яка її надає. Це стосується перевезення, страхування, комісії, агентування. Та при сервісному обслуговуванні виника-

ють дещо інші зобов'язання. Сфера дії зобов'язань щодо обслуговування, як правильно зазначає М. В. Кротов [8, 674], залежить від того, що сторони розуміють. З огляду на це більшість цивільно-правових зобов'язань можуть бути віднесені в цю групу.

До речі, ст. 779 Цивільного кодексу Російської Федерації встановлює, що за договором платного надання послуг виконавець зобов'язується за завданням замовника надати послугу (здійснити певні дії або діяльність), а замовник зобов'язується оплатити ці послуги [9, 560].

А в Цивільному кодексі України підкреслюється те, що послуга повинна споживатися в процесі вчинення певної дії, тобто повинні збігатися:

- а) діяльність особи, що надає послугу;
- б) момент сприймання цієї послуги споживачем.

Таким чином, корисний результат обслуговування у вигляді досягнення мети залишається у споживача і після припинення відносин.

Стосовно обслуговування авіаційної техніки послуги можуть бути:

а) ті, що впливають із договору купівлі-продажу, — так зване післяпродажне сервісне обслуговування (регламентні роботи, контроль технічного стану авіаційної техніки, технічна експлуатація авіаційної техніки за станом, забезпечення авіаційних частин запасними частинами та матеріалами, їх доставка, зберігання та видача авіаційній частині [10, с. 29-73]);

б) інші послуги, що не пов'язані з реалізацією авіаційної техніки (технічне вивчення виробітку двигуна, агрегатів, приладів, блоків забезпечення вимог заходів безпеки під час роботи на авіаційній техніці).

Як вірно вказує Я. М. Шевченко, «правочини володіння, користування і розпорядження набувають суспільно значущого виразу лише тоді, коли вони виявляють становище власника щодо речі поміж іншими людьми» [11, с. 40]. Люди, що не є власниками, теж мають права, які можуть конкурувати з іншими правами. Ще Н. К. Реннекамф вказував: «Ті, хто має право, не просять, а вимагають «свого», заявляють вимоги» [12, с. 135]. Право на безпечне для життя та здоров'я довкілля, на належну чистоту життєвого середовища переважає право власника (володаря) повітряних суден (авіаційної техніки), утримуваних в неохайному чи технічно-несправному стані. Отже, тим самим його спонукають до виконання обов'язку по обслуговуванню повітряних суден.

Сфера обслуговування не могла не привернути увагу дослідників, особливо при реалізації програми збільшення виробництва повітряних суден і початку будівництва в СРСР великих авіазаводів, які мали змогу проводити технічне обслуговування повітряних суден для відновлення їх справності та ресурсу. Саме на той час в літературі з'являється аналіз договорів на будівництво та ремонт промислових споруд, житлових будинків тощо, виконання інших ремонтних робіт [13, с. 156]. В той же час одні й ті ж за своїм характером види зобов'язань належали до різних груп.

Робились спроби виділити обслуговування взагалі в окрему групу зобов'язань [14, 77]. Але ставало очевидно, що обслуговування як сфера суспільної діяльності — сукупність галузей народного господарства, продукція яких виступає

у вигляді послуг, є доволі широкою, включає галузі виробничої і невиробничої сфери та не може охопити собою всю різноманітність договорів, що регулюють відносини між споживачами послуг та їх виробниками.

В роботі «Теоретичні проблеми господарського права» [15, с. 307] виділялось 19 розділів щодо договірних зобов'язань, серед яких розглядались і договори на обслуговування.

Висновки з дослідження. Послуги по обслуговуванню є предметом специфічної діяльності суб'єктів підприємництва, що передбачено їх засновницькими документами та підтверджується наявними і чинними ліцензіями, патентами та сертифікатами. Ці суб'єкти виконують різні види робіт за завданням замовників, в тому числі в галузі авіаційного обслуговування і обслуговування самого авіаційного судна. При цьому комерціалізація проявляє ще більшу гамму договорів у сфері послуг: консультативне обслуговування, інформаційне обслуговування, виконання дослідних робіт на авіаційній техніці з метою продовження призначених показників, надання допомоги авіаційним частинам у відновленні пошкоджених літаків силами виїзних ремонтних бригад, проведення аналізу надійності освоєної авіаційної техніки [16, с. 168] тощо. Незважаючи на таку різноманітність договорів з технічного обслуговування повітряних суден, вони базуються на договорі, у якому проявляється взаємокореспондоване волевиявлення сторін та їх взаємна зацікавленість в досягненні певних цивільно-правових наслідків [17, с. 556].

Справа в тому, що авіаційна техніка — це складна річ і потребує спеціальних професійних знань у багатьох галузях. Внаслідок цього неприпустимим є виконання деяких робіт по обслуговуванню особами, що не мають належної кваліфікації.

Найбільш поширеною в цивільному праві є класифікація договорів, що виходять з таких підстав: розподілу обов'язків між сторонами; наявності зустрічного задоволення; моменту виникнення договору [18, 384].

Література

1. Афанасьєв В. Г. Міжнародні відносини в галузі цивільної авіації. — М.: Міжнародні відносини, 1983. — С. 271.
2. Міжнародне повітряне право. Кн. 1. — М.: Наука, 1980. — С. 380.
3. Корчагін В. П. Сфера послуг та зайнятість населення. — М: Економіка. 1970. С. 24-25.
4. Конституція України // Офіційне видання Верховної Ради України. — К., 1996.
5. Алексєєв С. С. Цивільне право в період розгорнутого будівництва комунізму. — М.: Держюрвид, 1962. — С. 283.
6. Грибанов В. П. Основні тенденції в розвитку радянського зобов'язального права// Радянське держава та право. — 1973. — № 1. — С. 64-69.
7. Кабалкін А. Ю. Цивільно-правовий договір у сфері обслуговування. — М.: Наука, 1980. — С. 256.
8. Кротов М. В. Підручник цивільного права України. — Ч. II. — М.: Юрисвид, 1992. — С. 674.
9. Цивільний кодекс Російської Федерації. — М.: Вид. група Інфра. — М — Норма, 1997. — С. 560.
10. Наставлення з технічного забезпечення авіації Збройних Сил України, затверджені Наказом заступника міністра оборони України — командувача Військово-Повітряних сил України від 28.07.2000 року № 177. — Вінниця, 2000. — С. 29-73.

11. Шевченко Я. М. Новий Цивільний кодекс — основа ринкових відносин в Україні // Українське право. — 1977. — № 1. — С. 40.
12. Реннекамф Н. К. Нариси юридичної енциклопедії. — 1880. — С. 135.
13. Танчук І. А., Єфеточкін В. П., Абова Т. Е. Господарські зобов'язання. — М., 1970. — С. 156.
14. Братусь С. Н. Систематизація господарського законодавства. — М.: Юрид. літ., 1971. — С. 77.
15. Теоретичні проблеми господарського права. — М.: Наука, 1975. — С. 367.
16. Наставлення з технічного забезпечення авіації Збройних Сил України, затверджені наказом заступника міністра оборони України — командувача Військово-Повітряних сил України від 28.07.2000 року № 177. — Вінниця, 2000. — С. 168.
17. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності. — К.: Юрінком — Інтер, 1999. — С. 556.
18. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга перша: Загальні положення. — М.: Статут, 2000. — С. 384.

Анотація

Степанович Д. Г. Правова природа договору обслуговування авіаційної служби в Державній прикордонній службі України. — Стаття.

Стаття присвячена дослідженню правової природи договору обслуговування авіаційної техніки в Державній прикордонній службі України, дослідженню спеціального призначення відповідних відносин та правового регулювання даних правовідносин, які забезпечують досягнення відповідного результату на національному рівні. Досліджуються характерні ознаки договору обслуговування авіаційної техніки в Державній прикордонній службі України.

Ключові слова: договір обслуговування авіаційної техніки в Державній прикордонній службі України, виконання робіт, обслуговування, договір надання послуг, ресурс, обслуговування авіаційної техніки, замовник, виконавець, авіаційна частина.

Аннотация

Степанович Д. Г. Правовая природа договора обслуживания авиационной техники в Государственной пограничной службе Украины. — Статья.

Статья посвящена исследованию правовой природы договора обслуживания авиационной техники в Государственной пограничной службе Украины, правовой регуляции правоотношений в авиационной сфере ветви исполнительной власти Украины.

Ключевые слова: договор обслуживания авиационной техники в Государственной пограничной службе Украины, авиационная часть, выполнение работ, обслуживание, договор о предоставлении услуг, ресурс, заказчик, исполнитель.

Summary

D. G. Stepanovich Legal the nature of the agreement of servicing of aviation technics in the State frontier service of Ukraine. — Article.

The article is devoted research of the legal nature of the agreement of servicing of aviation technics in the State frontier service of Ukraine, legal regulation of legal relationship in aviation sphere of a branch of executive power of Ukraine.

Keywords: service agreement of aviation technique in Government boundary service of Ukraine, air-unit, implementation is a robot, service, agreement at presentation of services, resource, customer, performer.